

## ARQUITETURA E URBANISMO NA TRANSAMAZÔNICA: ENTRE O REAL, O IMAGINÁRIO E O UTÓPICO

Renato Leão Rego<sup>1</sup>

### RESUMO

Este artigo contextualiza o projeto de colonização implantado pelo governo militar ao longo da rodovia Transamazônica nos anos 1970, analisa a forma das cidades projetadas e mostra seu viés modernista, adotado em tempos de crítica a esta abordagem no urbanismo e na arquitetura.

**Palavras-chave:** Cidade jardim. Cidade satélite. Urbanismo racionalista.

### ABSTRACT

This paper contextualizes the colonization project developed by the military government along the Transamazonian highway in early 1970s. It analyses the urban form of the planned new towns and unveils its modernist outline, adopted in times of criticism to such an approach to town planning and architecture.

**Keywords:** Garden city. Satellite town. Rationalist town planning.

**Submetido em:** 07.01.2020

**Aprovado em:** 27.02.2020

### INTRODUÇÃO

Olhando para o interior do Brasil no século XX, pode-se perceber que a modernidade esteve ligada à expansão do capitalismo que se desenvolveu no processo de colonização (interna) de novas geografias. No caso da Amazônia, com efeito, o afã do progresso, a busca de integração nacional e o crescimento econômico impulsionaram a recente frente pioneira de colonização e a criação de novas cidades. Ao longo da rodovia Transamazônica recém-aberta, as novas cidades instituíram formas físicas inusitadas e, com elas, fundaram uma nova realidade, diferente da existente; deliberadamente forjaram a modernidade como caminho para o desenvolvimento.

O conjunto de processos tecnológicos, econômicos, políticos, sociais e culturais baseados na mudança e entendido como modernização se tornaram uma consequência desejada. Mas ao mesmo tempo em que a rede urbana e as cidades plantadas ao longo da Transamazônica concretizaram ideias e valores do mundo ‘moderno’ – o seu projeto

---

<sup>1</sup> Professor titular do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá (UEM). É doutor em arquitetura pela Universidade Politécnica de Madri e arquiteto e urbanista pela Universidade Estadual de Londrina (UEL). E-mail: [rlrego@uem.br](mailto:rlrego@uem.br)

acreditava neles—, elas revelaram um hiato temporal diante dos conhecimentos contemporâneos da arquitetura e do urbanismo<sup>2</sup>. E por que o projeto das novas cidades da Transamazônica ainda insistia no urbanismo racionalista/funcionalista quando ideias em circulação global já o criticavam e o revisavam?

Para responder esta questão, este artigo busca contextualizar o projeto de colonização ao longo da Transamazônica e o traçado de suas cidades, implantados no começo dos anos 1970, recorrendo a estudos de morfologia urbana e a contribuições da história. Através da argumentação lógica, trata de explorar suas características formais e discutir a estratégia projetual adotada diante do insulamento imposto pelo regime militar, da hegemonia da arquitetura e do urbanismo racionalistas, da recorrência aos seus modelos e do descaso com a crítica a eles.

## 1 DESCOMPASSO

Nos anos 1960, o ideário modernista recebeu fortes críticas a partir de publicações que se tornaram seminais para a produção da arquitetura e do urbanismo nos anos subsequentes. Kevin Lynch em *A imagem da cidade* (1960), Jane Jacobs em *Morte e vida das grandes cidades americanas* (1961), Aldo Rossi em *A arquitetura da cidade* (1966), Robert Venturi em *Complexidade e Contradição em Arquitetura* (1966), e Ian McHarg em *Projetar com a natureza* (1969) romperam com o ideário do modernismo e suas regras de composição que recorriam a princípios como simplificação, racionalização, padronização, e se comprometeram com o mundo real, não idealizado, através do diálogo com o contexto, da consideração de formas e técnicas construtivas tradicionais, de conceitos como tipo, memória, lugar (específico, em detrimento de espaço – abstrato e genérico), e de um pensamento mais ecológico no planejamento da ocupação do território.

Na verdade, o ideário do urbanismo modernista difundido pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs), em particular a cidade funcional formulada com as segregações das principais funções urbana e publicada na Carta de Atenas em 1942, vinha sendo criticado desde os anos 1950.

Esta crítica, exemplificada com a autorreflexão promovida pelo grupo de jovens arquitetos conhecido como *Team 10*, a qual levou à extinção dos CIAMs em 1956, sinalizava para a valorização da ótica do usuário, a aceitação da cidade existente e a interação com ela, o retorno ao entendimento da rua como espaço de convivência (BARONE, 2002, p. 61 e 188) –

---

<sup>2</sup> cf. MORAES, 2008; CARDOSO; MÜLLER, 2008; GORELIK, 2005; BENEDETT, 2018.

itens que haviam sido suprimidos da prática projetual em favor de soluções funcionalistas, padronizadas e universais. Já se recobrava então a noção de que valores culturais, historicamente construídos, moldam os lugares, o modo de habitar e a vida das pessoas.

Estas ideias passaram a fazer parte do debate da formação e da prática profissional da arquitetura e do urbanismo no Brasil apenas mais tarde – quando o debate foi retomado –, até então interceptadas (e menosprezadas) pela hegemonia da arquitetura e do urbanismo modernistas no país e pela ditadura que os promoveu (BASTOS, 2007, p. 23). O ideário modernista – positivista, tecnocêntrico, racionalista, funcionalista e sua crença no progresso linear, na superação lógica e no planejamento da ordem social ideal – ainda vigorava na condição bastante insular do país nos anos 1970.

A imagem de um Brasil ‘desenvolvido’ então se projetava através da arquitetura e do urbanismo modernistas, sob a estética (brutalista) do concreto aparente e da expressão formal característica da ‘escola’ paulista, em sucessão à ‘escola’ carioca. A soberania nacional podia ser percebida pela soberania tecnológica. O edifício-sede da Petrobrás no Rio de Janeiro (1969-1973) e o Pavilhão Brasileiro da Exposição Mundial de Osaka (1969-1970) são duas obras do governo da ditadura, paradigmáticas pelos seus aspectos simbólicos, ideológicos, técnicos e construtivos. Uma mesma vinculação do Estado à arquitetura e ao urbanismo modernistas já havia sido notada no Estado Novo (1937-1945) com a associação de edificações promovidas pelo governo à imagem identitária de um país moderno, com forte apelo nacionalista.

O edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública (1936-45), no Rio de Janeiro, e o Pavilhão Brasileiro (1938-39) na Feira Mundial de Nova York, dois exemplares da arquitetura da ‘escola’ carioca, representavam a “construção do homem novo” almejada pelo governo Vargas e concretizavam uma imagem que dava sentido ao Brasil moderno (COMAS, 2010; MARTINS, 2010; CAVALCANTI, 2010). De modo equivalente, Brasília e seus palácios também foram símbolos de transformações profundas, do avanço do país em desenvolvimento.

Cidades novas também produziram e reproduziram o poder do Estado, a construção nacional e a modernização (WAKEMAN, 2016, p. 7). Nesse sentido, como já se notou (MORAES, 2008; REGO, 2018), um projeto nacional marcado pela expansão territorial e associado com a própria nacionalidade tem emergido em conjunturas políticas distintas. No Brasil Império este projeto recorreu ao discurso do ‘país a se construir’; na República falava-se do ‘país em construção’ (MORAES, 2008, p. 93; ALMANDOZ, 2015, p. 11).

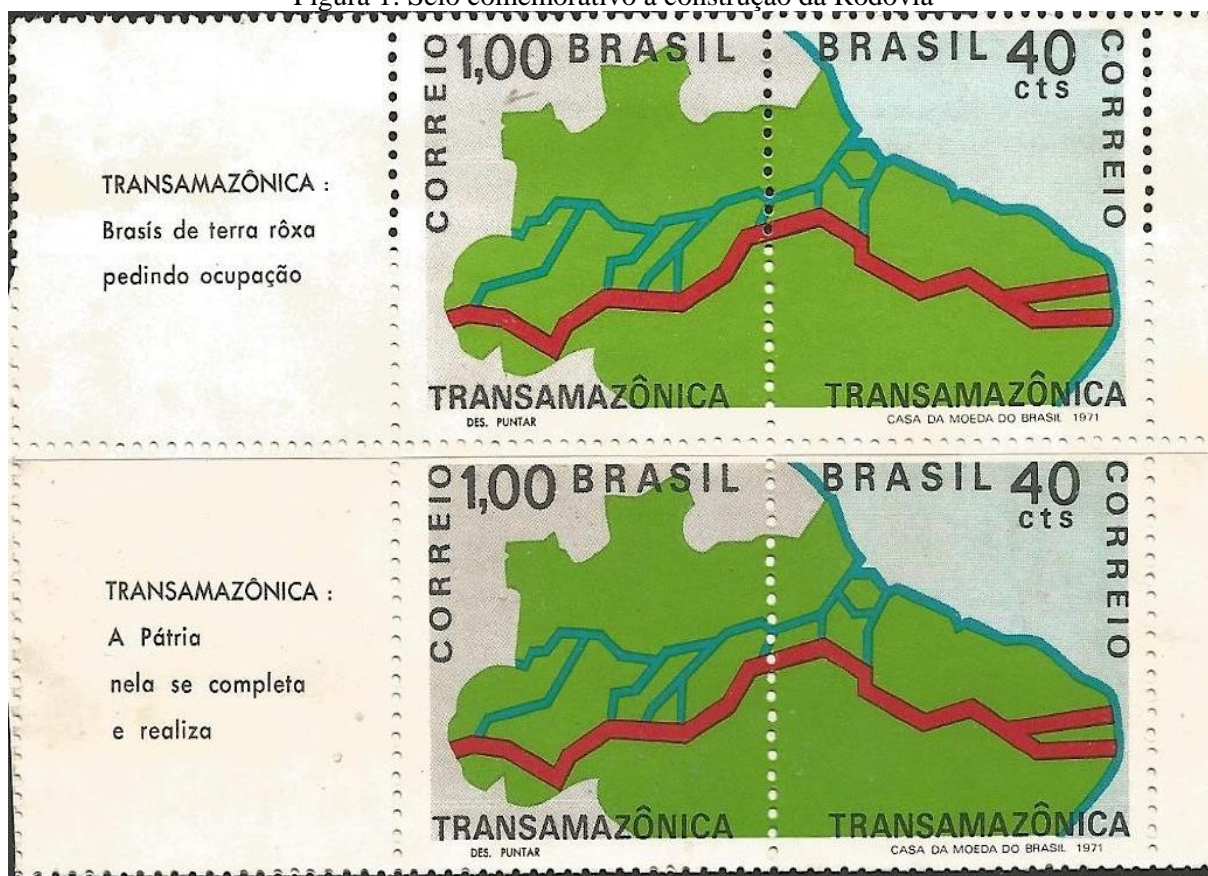
Enquanto, o mote imperial era a civilização – reafirmando determinações da conquista colonial como a apropriação da terra e a submissão dos ‘naturais’, a meta republicana tem sido a modernização do país. Assim, a noção de modernização na era Vargas (1930-1954) – em particular no Estado Novo – implicou, entre outras coisas, reorganizar e ocupar o território, dotá-lo de novos equipamentos, conectar suas partes com estradas e sistemas de comunicação e construir um país urbano e industrializado (GOMES, 2013, p. 43; REZENDE, 2012, p. 12).

Com espírito modernizador, o Estado promoveu a arquitetura racionalista como imagem identitária do novo Brasil, e inaugurou uma capital moderna – Goiânia, marca da marcha para oeste, diretriz do governo autoritário, nacionalista e centralizador de Vargas que exaltava o papel da saga bandeirante na construção da nação brasileira e o implicava no progresso futuro do país (REGO, 2018).

O governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) reiterou o mote ideológico deste projeto nacional com o Plano de Metas e seu propósito de interiorizar a capital, associado a um extenso plano viário e ao esforço industrializante operado nas capitais. Prometendo “cinquenta anos de progresso em cinco anos” de governo, Kubitschek adotou uma política de industrialização em substituição a importações. Com empresas privadas brasileiras associadas a multinacionais e estatais, a implementação de indústrias de base e a produção de bens duráveis capitanearam o processo de industrialização, como foi o caso da produção de automóveis por multinacionais. A curto prazo, este modelo industrial teve êxito, com a economia atingindo até 10% de crescimento ao ano.

A construção da nova capital federal simbolizou este período de progresso democrático, de nacionalismo desenvolvimentista e materializou exemplarmente a modificação do ambiente físico como manifestação de desenvolvimento (ALMANDOZ, 2015, p. 93; DEL PRIORE; VENANCIO, 2010, p. 268). Inteiramente nova, “internacional”, criada fora de todo e qualquer contexto urbano preexistente, sem carências ou vícios incorrigíveis, Brasília “re-conceitualizou” ‘cidade’ e pretendeu com isso gerar uma (nova) ordem social segundo a sua imagem, além de promover e alavancar o progresso regional (VIDAL, 2009, p. 197; GORELIK, 2005, p. 49; HOLSTON, 1993, p. 13 e 24; REGO, 2018).

Figura 1: Selo comemorativo à construção da Rodovia



Fonte: acervo do autor

A ditadura do regime militar (1964-1985) renovou o projeto de ‘construção do país’ sob o lema da integração nacional, e a ocupação e o ordenamento do território atuaram como eixo estruturador do planejamento governamental (MORAES, 2008, p. 95-100 e 139). O projeto dos militares para o desenvolvimento do país retomou o modelo implantado no final dos anos 1950, definido no tripé da associação entre empresas privadas nacionais, multinacionais e estatais; desse modo, o governo militar tratou de reviver a euforia da época da construção de Brasília projetando um ‘Brasil Grande’, com obras de porte que deveriam estimular o crescimento econômico e encorajar o desenvolvimento regional (DEL PRIORE; VENANCIO, 2010, p. 278 e 284; ALMANDOZ, 2015, p. 115; REGO, 2018. Figura 1).

De fato, o ciclo de crescimento ultrapassou aquele experimentado no governo JK, o PIB chegou a 14% ao ano e o período de crescimento econômico elevado entre os anos 1968 e 1973 ficou conhecido como ‘milagre econômico’. Pautado por metas econômicas e geopolíticas, o governo Médici (1969-1974) construiu a rodovia Transamazônica neste período e, como parte do esquema de colonização dirigida das bordas da rodovia

Transamazônica, implantado pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA, fundou uma série de novas cidades ao longo dela (REGO, 2018). Cidades que comungavam do ideário do urbanismo racionalista, funcionalista, então já bastante desacreditado internacionalmente.

## **2 FORMA URBANA E CONJUNTO DE CIDADES NOVAS**

O projeto da colonização dirigida da faixa de terra lindeira à rodovia Transamazônica foi desenvolvido pelo arquiteto e urbanista José Geraldo da Cunha Camargo (1925-2011). Desde 1955, Camargo era funcionário público do órgão que mais tarde passou a ser chamar INCRA e mantinha relações muito estreitas com o presidente Médici, quem implementou na Transamazônica a proposta do Urbanismo Rural idealizada pelo amigo. Camargo era também professor na Universidade Federal do Rio Janeiro e as ementas das disciplinas ministradas por ele, assim como a sua biblioteca, revelam parte do imaginário e da bagagem intelectual do projetista e do técnico.

O projeto de Camargo para a Transamazônica combinou ideias de urbanismo e de planejamento regional que marcaram a teoria e a prática profissional da primeira metade do século XX. Refiro-me especialmente à noção de cidades sociais e de cidades satélites, à ideia de cidade funcional e ao conceito de unidade de vizinhança.

O Urbanismo Rural foi inicialmente apresentado em 1963 como um esquema mais abstrato para a solução geral da fixação do homem em áreas rurais (CAMARGO, 1963) e só mais tarde aplicado à Transamazônica (CAMARGO, 1973), complementando a estratégia do governo militar de integrar e desenvolver a Amazônia através da ocupação da faixa de 10 km de largura nos dois lados da recém aberta rodovia, no trecho de aproximadamente 1.000 km entre Marabá e Itaituba, no Pará.

Este esquema pretendia dar ao campo os benefícios das cidades ao adaptar ao meio rural as técnicas urbanísticas empregadas no meio urbano (CAMARGO, 1973, p. 2). O esquema que Camargo idealizou para o traçado retilíneo da rodovia estava originalmente vinculado a uma estrutura pentagonal formada por um conjunto de cidades hierarquizadas e envoltas por uma área rural.

Este esquema, ainda que com formato distinto, faz ressoar o diagrama (circular) das cidades sociais, formulado por Ebenezer Howard (1850-1928). Proposto como solução para os problemas da Londres vitoriana e imaginando levar a população citadina de volta à zona rural, o diagrama estabelecia a criação de um conjunto de novas cidades, implantadas no campo e cercadas por ele, e fortemente conectadas entre si, de modo que cada uma

compartilharia com os outros serviços e equipamentos urbanos; com crescimento físico limitado pelo cinturão verde ao redor da forma urbana e com número máximo de habitantes estipulado, estas cidades assegurariam o casamento entre cidade e campo e ofereceriam o conforto da vida urbana com os benefícios da zona rural (HOWARD, 1965; REGO, 2017).

A estrutura urbana hierarquizada e interdependente proposta por Camargo ainda guarda afinidade com a formulação das cidades satélites – núcleos urbanos subsidiários gravitando ao redor da cidade-astro principal, uma ideia decorrente do diagrama de Howard e projetada para o crescimento da Londres metropolitana, efetivada por Patrick Abercrombie (1879-1957) no *Greater London Plan*, de 1944. As ideias de Howard e os seus corolários circularam globalmente e constituíram modelos seminais que serviram de exemplos para lições de urbanismo e planejamento regional e animaram o debate profissional mundo afora (HALL, 1988; LEME, 1995).

A ‘região urbana’ idealizada por Howard como um ímã para atrair e fixar a população de volta ao campo foi adaptada, com sucesso, no esquema da colonização privada do norte do estado do Paraná que havia sido iniciada por uma empresa de capital britânico no final dos anos 1920 e foi incrementada por empresários brasileiros que assumiram o negócio a partir 1944 e então adotaram também a hierarquização dos núcleos urbanos e sua interdependência tal como as cidades satélites inglesas (REGO, 2009; REGO, 2017).

Com efeito, a integração cidade-campo e a organização espacial baseadas na conexão, proximidade, dependência e hierarquia entre os núcleos urbanos são aspectos comuns entre a colonização norte-paranaense e o esquema de Camargo e esta semelhança foi notada ainda nos anos 1970 (KATZMAN, 1977, p. 80), bem antes da observação da sua referência compartilhada nos corolários da cidade social e do ideário *garden city* de Ebenezer Howard (REGO, 2017; BRAGA, 2011; TAVARES, 2004).

Apesar do princípio comum, os dois empreendimentos tiveram resultado muito diverso – a colonização amazônica acabou sendo chamada de “o pesadelo do planejador”; uma explicação para isto pode estar no fato de que, diferentemente do que se viu na Transamazônica, a colonização sistemática no Paraná se estendeu por um longo período – na verdade, décadas –, com abertura de novas glebas, parcelamento rural, assentamento de colonos e criação de cidades obedecendo a implementação paulatina da infraestrutura necessária e a progressiva construção da ferrovia. A falta de revisões e ajustes no esquema de colonização da Transamazônica, velozmente implementado, também contribuiu para o seu fiasco (REGO, 2017).

Com dimensões precisas, condicionadas pelo número de habitantes e pelo nível de serviços e equipamentos especificados, a organização espacial do esquema de Camargo estava organizada em três assentamentos urbanos complementares: a agrovila, a agrópolis e a rurópolis, além das cidades existentes (como Altamira), e foram implantados em intervalos e frequência que consideraram o tipo de transporte a ser empregado para cada distância estimada entre os diferentes níveis da hierarquia urbana.

Desse modo, o esquema de Camargo previa que as agrovilas funcionassem como satélites de uma agrópolis, a fim de ter complementadas suas necessidades sociais e econômicas; e cada conjunto de agrópolis e agrovilas seria dependente de uma rurópolis. Nesta rede de núcleos urbanos hierarquizados, a cidade propriamente dita era considerada o núcleo urbano com mais de 50.000 habitantes e poderia estar localizada em um raio de até 500 km de abrangência.

Como uma espécie de bairro rural, a agrovila era um conjunto de casas dispostas ao redor de um ‘parque central’ onde ficavam a escola, uma pequena sede administrativa, o centro social, o posto de saúde, um templo ecumênico, abrigando uma população pequena, em torno de 100 a 300 famílias, correspondente ao número de crianças necessário para o funcionamento de uma escola rural.

Um pouco maior, a agrópolis configurava um pequeno centro urbano agroindustrial com influência socioeconômica, cultural e administrativa sobre uma área ideal na qual poderiam haver de 8 a 12 agrovilas. Para além da estrutura básica de uma agrovila, a agrópolis contaria ainda com ensino secundário, comércio diversificado, cooperativa, pequenas agroindústrias, ambulatório médico-odontológico, cemitério, centro telefônico, correio e telégrafo, e abrigaria de 300 a 600 famílias. A distância entre agrovila e agrópolis podia ser percorrida por bicicleta – no caso de um estudante rumo a uma escola secundária – e a distância média entre duas agrópolis deveria ser de 20 km, de modo a ser percorrida de caminhão, ônibus ou automóvel.

A rurópolis acumulava mais funções e mais equipamentos urbanos que os núcleos hierarquicamente menores citados anteriormente e, por conseguinte, devia ser um pequeno polo de desenvolvimento com aproximadamente 20.000 habitantes, conformando “o centro principal de uma grande comunidade rural constituída por agrópolis e agrovilas, distribuídas num raio teórico de ação de cerca de 70 a 140 quilômetros” (CAMARGO, 1973, p. 17).

O Urbanismo Rural acabou criando cidades ‘de beira de estrada’, com um padrão de ocupação territorial distinto e desvinculado da acessibilidade fluvial tradicional na região e, devido ao parcelamento rural mecânico e abstrato imposto à paisagem existente, bastante



variável ao longo da Transamazônica, lotes rurais acabaram sem acesso direto aos cursos d'água (TRINDADE JÚNIOR, 2012; CARDOSO; LIMA, 2009, p. 162; DOULA; KIKUCHI, 2005; *Transamazônica*, 1970).

O traçado geométrico idealizado no âmbito regional foi quase mecanicamente imposto à realidade sem levar efetivamente em conta a fisiografia ou a viabilidade desses núcleos, abrindo cidades em sítios pouco adequados topograficamente quando, nas proximidades, podia-se avistar melhores condições para isto (GOODLAND; IRWIN, 1975, p. 48).

Ainda assim, este esquema de planejamento regional e sua iniciativa de descentralização urbana parecem suscitar menos críticas que o modo como foram implementados; o empreendimento fracassou, entre outras causas, por questões ambientais, como solo pobre e chuvas excessivas, mas também por questões de gerenciamento, como falta de tecnologia compatível com a grandeza do empreendimento, e inexistência da infraestrutura originalmente prevista; faltaram ainda revisões e adaptações: *inputs* que só a vivência do real poderia fazer à marco-escala do projeto (REGO, 2016; REGO, 2017).

Figura 2: Anteprojeto de Rurópolis, c. 1972



Fonte: Camargo, 1973

Mas não se pode dizer o mesmo das formas urbanas radicalmente novas traçadas por Camargo, como totalidades urbanas completas, pré-fabricadas. Com um desenho frequentemente geométrico, padronizado, abstrato e universal, as cidades novas da Transamazônica insistiram na conformação da cidade funcional, com a simplificação, a setorização, e a ordenação racional das funções urbanas, cortando a vida urbana em pedaços. A organização do espaço urbano determinava setores específicos para residências, comércio e serviços e espaços públicos livres, tratados como praças específicas: a administrativa, a ecumênica, a cívico-cultural, a da saúde e a do mercado, além das vias hierarquizadas – principais, de distribuição, locais e exclusivas para pedestres.

Os setores residenciais foram configurados a partir da ideia norte-americana de unidade de vizinhança, em substituição ao tradicional bairro, constituindo grandes extensões livres com baixas taxas de ocupação e densidade (REGO, 2018); assim, em torno do edifício escolar, da creche e de equipamentos desportivos, implantados em meio a amplos espaços verdes livres, foram dispostas ruas sem saída que organizavam os lotes residenciais de modo seriado e uniforme.

Em Rurópolis, de acordo com a proposta de código urbano da cidade, os lotes estariam classificados em quatro categorias, segundo a faixa de renda da família moradora (CAMARGO, 1977). Na extremidade da área verde livre no interior de cada “unidade habitacional”, localizava-se o mercado para o consumo cotidiano. No projeto da cidade de Rurópolis (Figura 2), que foi inaugurada em fevereiro de 1974 ao som de *Pra frente Brasil*, pode-se notar que as praças estavam alinhadas em um eixo central que cortava toda a cidade e, margeando este eixo, encontravam-se o comércio e, mais além dele, as várias unidades de vizinhança.

Originalmente a unidade de vizinhança foi proposta como um mecanismo de construção social a reforçar o sentido de comunidade na cidade moderna (à custa da complexidade da vida urbana, como já se sabia então). No entanto, unidade de vizinhança não só construiu um arranjo urbano pouco familiar na Transamazônica – e no Brasil – como também representou valores socioculturais alheios. E, mais que isso, em meio à floresta, não fazia muito sentido um aspecto bucólico e amplas áreas verdes livres no meio urbano.

Brasília representou a modernidade no país, em um “período de forte consenso em relação aos preceitos arquitetônicos e urbanísticos, com uma geração quase inteira de urbanistas brasileiros desenvolvendo suas ideias com base no modernismo racionalista de Le Corbusier” (BRAGA, 2010, p. 200), e muitas das ideias aplicadas no traçado das novas cidades da Transamazônica podem ser vistas lá.

Camargo também havia submetido um projeto ao concurso do plano piloto e, como muitos dos outros concorrentes, incluía em sua proposta unidade de vizinhança, setorização funcional e separação de veículos e pedestres. Tal como em Brasília – e em toda cidade modernista, a mancha urbana se mostra como um vazio contínuo com edificações dispersas, ao contrário da cidade tradicional que tende a construir um sólido contínuo emoldurando os espaços públicos abertos.

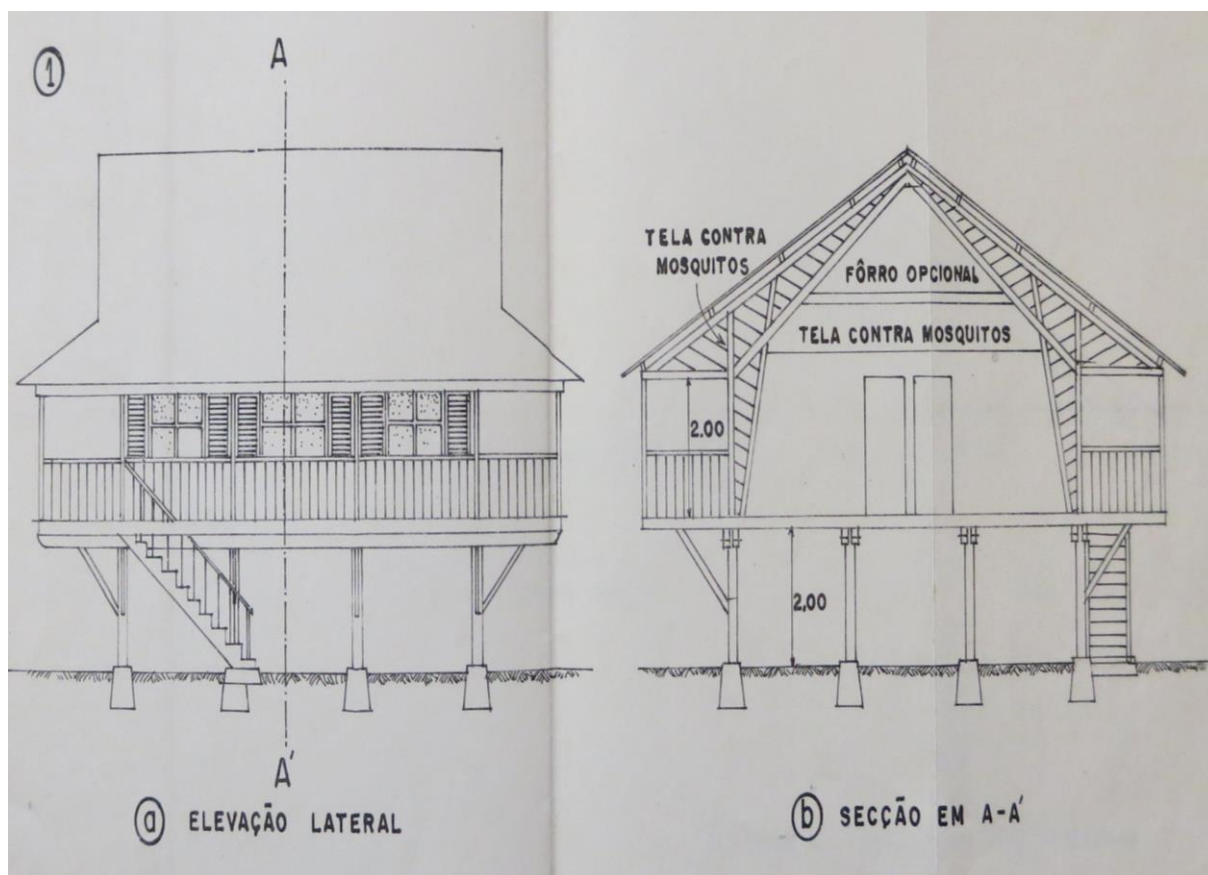
Tal como em Brasília, uma forma urbana radicalmente nova, implicaria em uma nova forma de habitar e em uma nova ordem social. Diferentemente de Brasília, cujo tombamento manteve suas características iniciais, outras cidades onde que se implementou a unidade de vizinhança tiveram suas ruas redesenhadas, eliminando os *cul-de-sacs*, e as áreas livres no interior das quadras residenciais acabaram parceladas, comércio e moradia se misturaram e a rua retomou uma configuração pré-modernista – tal como se pode notar hoje em Rurópolis –, demonstrando pouca ou nenhuma relação com o modo de habitar modernista (cf. REGO, 2018).

Mas à racionalização da forma urbana e do modo de habitar ainda se somava a idealização do cidadão, na proposta de Camargo. O Urbanismo Rural almejava “a formação de uma comunidade, de uma sociedade” e, para tanto, deveria selecionar e “‘compor’ a comunidade com famílias oriundas de diversas regiões do país e, se possível, de origens raciais e étnicas diferentes”.

A heterogeneidade da origem dos colonos foi deliberadamente incluída no esquema de colonização como um meio de se prevenir a interferência de tradicionalismos no progresso das novas comunidades. A transferência de um grupo social inteiro, já constituído em outro local, foi então evitada para que não fossem transferidos também “seus costumes, vícios e tabus”, já que seria “muito difícil mudar seu comportamento” (CAMARGO, 1973, p. 6). No entanto, ainda que a construção do senso de comunidade fosse um objetivo explícito do Urbanismo Rural – e a adaptação do conceito de unidade de vizinhança também tinha esse sentido –, rompeu-se com vínculos socioculturais progressos dos colonos ao invés de fomentá-los.

Os migrantes, selecionados e reagrupados, deveriam receber orientação sobre conduta do grupo, moral, espírito comunitário e religioso (CAMARGO, 1973, p. 6) e deveriam morar no núcleo urbano e não na sua propriedade rural – diferentemente do que ocorreu no norte do estado do Paraná –, o que impediu que familiares ajudassem na lavoura e acarretou problemas tanto para a família mantida na cidade durante a jornada de trabalho quanto para o equipamento deixado na roça nos intervalos de descanso.

Figura 3: Casa tropical de madeira



Fonte: Hasek, 1971

Com uma crença otimista na possibilidade de fundação de uma nova sociabilidade urbana, Camargo idealizou uma sociedade formada por “homens selecionados”, migrantes “doutrinados”, “conscientizados”, desprovidos de seus vícios, tabus e costumes (CAMARGO, 1973, p. 6) em um ambiente urbano padronizado.

O traçado racionalista dos núcleos urbanos supostamente aproximaria os moradores e a seleção criteriosa dos colonos impediria a segregação por religião, costumes, vínculos pregressos ou procedência. (Note-se que apenas templos ecumênicos estavam permitidos). É certo que muitos dos equipamentos urbanos previstos para estas cidades nunca chegaram a ser implantados, mas também é certo que sua disposição e natureza eram pouco representativos daquele universo.

Como o urbanista que organiza o mundo em sua prancheta, a comunidade planejada, “coesa, feliz e progressista”, teria uma vida igualitária, com esta igualdade imposta na rígida uniformidade das casas padronizadas, sem cercas ou fechamento do quintal, e com tamanho igual, mesma conformação e cor idêntica, impedidas de alteração ou ampliação com “puxadinhos”, de modo a se evitar qualquer diferenciação no seu conjunto.

Um projeto de casa tropical de madeira foi desenvolvido pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) em 1971 para servir de acampamento durante a construção das rodovias e, depois, como unidade residencial nos núcleos de colonização (HASEK, 1971, p. 6. Figura 3).

Este projeto arquitetônico empregou a madeira extraída da floresta derrubada para a abertura das rodovias Cuiabá-Santarém e Transamazônica e considerou o clima de intensa radiação solar e temperatura e umidade altas como condicionantes; como resultado, o projeto contempla uma edificação fresca, seca e sombreada, elevada do solo (pelo menos dois metros, para aí também criar uma área útil ventilada), com varanda em todas as fachadas, “parede ventilada”, janelas com tela (ou veneziana para maior segurança), e telhado com folhas metálicas ou de amianto (diante da desvantagem da telha cerâmica e das lascas de madeira para coberturas naquela região), tudo pintado preferencialmente de branco para maior conforto térmico.

A solução projetual desta casa tropical, que não corresponde à casa padrão construída pelo INCRA e que até onde se apurou não foi implantada nas cidades projetadas por Camargo, se mostra mais próxima da realidade local – e mais afinada com o ideário contemporâneo da arquitetura – que a ideia de cidade e o urbanismo modernista plantados ao longo da Transamazônica.

De toda sorte, e como bem disse Souza (2014, p. 7), com a abertura da rodovia – um potente símbolo motivacional – “o cotidiano nunca mais seria o mesmo para ribeirinhos, indígenas e outros sujeitos da região que viam suas vidas serem bruscamente alteradas pelo evento que muitos deles [então] comemoravam”.

### 3 CONCLUSÕES

A constrição das cidades novas ao longo da Transamazônica almejava o desenvolvimento do país e, para tanto, promoveu a transformação física do território recorrendo novamente à arquitetura e ao urbanismo modernistas. O projeto governamental e o pensamento modernista coincidiam na idealização da cidade e do homem e, com isso, apostavam na transformação radical da realidade. Em contrapartida, as críticas ao urbanismo modernistas preconizavam a aceitação das particularidades locais, a consideração do ‘homem real’ e o pensamento distinto daquele da ‘era da máquina’ – o que não convergia com as noções de progresso e desenvolvimento do regime militar.

Curiosamente a vida comunitária e cooperativa planejada para os assentados naquelas cidades se assemelhava ao pensamento dos urbanistas utópicos, mas estava projetada no

universo de um regime ditatorial de direita. Entre muitos outros problemas que levaram à ruína o sonho do governo militar nas cidades da Transamazônica (REGO, 2017), a idealização do homem e a forma urbana radicalmente nova e culturalmente distante daquele mundo foram fatores decisivos.

## REFERÊNCIAS

ALMANDOZ, Arturo. **Modernization, urbanization and development in Latin America, 1900s-2000s**. Londres: Routledge, 2015.

BARONE, Ana Cláudia Castilho. **Team 10: arquitetura como crítica**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2002.

BASTOS, Maria Alice Junqueira. **Pós-Brasília: rumos da arquitetura brasileira**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BENEDETT, Jociane Karise. **José Geraldo da Cunha Camargo: o urbanismo na ditadura**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2018.

BRAGA, Aline Moraes Costa. **(Im)possíveis Brasília. Os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal**. São Paulo: Alameda, 2011.

BRAGA, Milton. **O concurso de Brasília**. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

CAMARGO, José Geraldo da Cunha. Urbanismo rural para fixação condigna do homem nas áreas agrícolas. **Revista do Clube de Engenharia**, vol. 16, nº 324-328, 1963, p. 274-277 e 299.

CAMARGO, José Geraldo da Cunha. **Urbanismo rural**. Brasília: Ministério da Agricultura/INCRA, 1973.

CAMARGO, José Geraldo da Cunha. **Código urbano da Rurópolis Presidente Médici**. I Seminário Regional de Desenvolvimento Rural Integrado, 1977. Mimeo.

CARDOSO, Ana Cláudia Duarte; LIMA, José Júlio Ferreira. A influência do governo federal sobre cidades na Amazônia: os casos de Marabá e Medicilândia. **Novos Cadernos NAEA**, n. 1, vol. 12, jun. 2009. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/285/520>. Acesso em: 1 ago. 2018.

CARDOSO, Fernando Henrique & MÜLLER, Geraldo. **Amazônia: expansão do capitalismo**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

CAVALCANTI, Lauro. Le Corbusier, o Estado Novo e a formação da arquitetura moderna brasileira. In: **Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira**. Organização Abilio Guerra. Parte 1. São Paulo: Romano Guerra, 2010. p. 109-115.

COMAS, Carlos Eduardo Dias. Arquitetura moderna, estilo Corbu, pavilhão brasileiro. *In: Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira. Organização* Abilio Guerra. Parte 1. São Paulo: Romano Guerra, 2010. p. 207-225.

DEL PRIORE, Mary; VENANCIO, Renato. **Uma breve história do Brasil**. São Paulo: Planeta, 2010.

DOULA, Sheila Maria; KIKUCHI, Mário Yasuo. A estratégia da ocupação territorial da Amazônia: a cidade planejada de Sinop. *In: V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO*, 1998, Campinas. **Anais [...]**. São Paulo: Faculdade de História da PUC, 1998. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/706/681>. Acesso em: 20 jun. 15.

GOMES, Angela de Castro (org.). **Olhando para dentro: 1930-1964**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2013.

GOODLAND, Robert & IRWIN, Howard. **A selva amazônica: do inferno verde ao deserto vermelho?** São Paulo: Itatiaia: EDUSP, 1975.

GORELIK, Adrián. **Das vanguardas a Brasília**. Belo Horizonte: UFMG, 2005.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 1988.

HASEK, V. C. **Casa tropical de madeira: um modelo de habitação rural para a Amazônia**. Belém: SUDAM, 1971.

HOLSTON, James. **A cidade modernista**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

HOWARD, Ebenezer. **Garden cities of to-morrow**. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1965.

KATZMAN, Martin T. **Cities and frontiers in Brazil: regional dimensions of economic development**. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1977.

LEME, Maria Cristina da Silva (org.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. 2 ed. Salvador: UFBA, 2005.

MARTINS, Carlos Alberto Ferreira. Identidade nacional e estado no projeto modernista. Modernidade, estado e tradição. *In: Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira. Organização* Abilio Guerra. Parte 1. São Paulo: Romano Guerra, 2010. p. 279-297.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. São Paulo: Annablume, 2008.

REGO, Renato Leão. Cidades novas, vida urbana e a unidade de vizinhança no Brasil moderno. *In: XV SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO*, 2018,

Rio de Janeiro. **Anais[...]**. Rio de Janeiro: Faculdade de História da UFRJ, 2018. Disponível em: <https://even3.blob.core.windows.net/anais/79836.pdf>

REGO, Renato Leão. Shaping an urban Amazonia: “a planner’s nightmare”. **Planning Perspectives**, vol. 32, n. 2, abril, 2017. Disponível em: <https://ideas.repec.org/a/taf/rppexx/v32y2017i2p249-270.html>

REGO, Renato Leão. Utopia e urbanismo funcionalista na Transamazônica. *In: XIV SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO*, 2016, São Carlos. **Anais[...]**. São Paulo: Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP, 2016. Disponível em: <http://www.iau.usp.br/shcu2016/anais/wp-content/uploads/pdfs/10.pdf>

REGO, Renato Leão. **As cidades plantadas**. Os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná. Londrina: Humanidades, 2009.

REZENDE, Vera (org.). **Urbanismo na era Vargas**. Niterói: UFF, 2012.

SOUZA, César Martins de. Ditadura, grandes projetos e colonização no cotidiano da Transamazônica. **Revista Contemporânea**, ano 4, vol. 1, n. 5, 2014. Disponível em <http://www.historia.uff.br/nec/dossie-1964-2014-50-anos-depois-cultura-autoritaria-em-questao>. Acesso em: 1 ago. 2018.

TAVARES, Jeferson C. **Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Carlos: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Escola de Engenharia de São Carlos, São Paulo, 2004.

**TRANSAMAZÔNICA**. São Paulo: Brasiliense, 1970.

TRINDADE JÚNIOR, Sinclair Cordeiro. A Amazônia oriental brasileira: processos de territorialização e perspectivas de fragmentação do espaço. *In: XII COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA*, 2012. **Anais [...]**. Bogotá: Faculdade de Ciências Humanas da Universidad Nacional de Colombia, 2012. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas.htm>. Acesso em: 11 nov. 2015.

WAKEMAN, Rosemary. **Practicing utopia**. An intellectual history of the new town movement. Chicago: The University of Chicago Press, 2016.

VIDAL, Laurent. **De Nova Lisboa a Brasília**. Brasília: UnB, 2009.